

# F2 - Kungliga Roslagens Flygkår

Kåringenjören, Flygdirektör Åke Barre

Den 1 juli 1926 bildades det Svenska Flygvapnet genom sammanslagning av arméns och marinens flygväsende. Härvid uppstod även F2, som blev sjöflygkår och i dopet erhöll namnet 2. Flygkåren.

F2 stationerades (baserades) vid Hägernäsviken i Stora Värtans norra del, 15 km NO Stockholm. Denna plats hade dessförinnan använts av marinen såsom flygstation ända sedan 1919. Man hade bott i tälthangarer och ditflyttade trähangarer men nu blev det fart på byggandet. Betonghangaren och det nybyggda kanslihuset möjliggjorde att även kårstaben och kårverkstaden kunde flytta sin verksamhet från Skeppsholmens provisoriska lokaler ut till Hägernäs i början av år 1929.

F2 hade fortfarande underavdelningar kvar på andra platser i landet, t. ex. Karlskrona, Hårsfjärden, Fårösund och Göteborg, vilka huvudsakligen betjänade marinen.

Genom riksdagsbeslut 31/8 1936 angående förstärkning av flygvapnet utökades F2 väsentligt från 1/7 1937 och koncentrerades till Hägernäs. Namnet ändrades till *Kungl. Roslagens flygflottilj*. Under den följande tiden och under kriget hade F2 sin glansperiod som flygande förband och var bestyckat med bl. a. S17, T2, S12, S9 (katapultflygplan).

En ytterligare organisationsändring 1/7 1942 medföljde tillkomsten av bl. a. en 4. division, specialdivisionen, så att F2 kunde känna sig som en "riktig" flygflottilj.

Utvecklingen mot allt snabbare landflygplan och bättre flygfält medförde emellertid snart att sjöflygplanen kommo ohjälpligt på efterkälken, trots att sjöflygplan under flera år innehåft världsrekorden i hastighetsflygning. Ett omorganisationsförslag av år 1947, följt av riksdagsbeslut 1948 medförde en betydande tillbakagång för F2 i fråga om antalet flygplan. Namnet ändrades åter till *Kungliga Roslagens flygkår*, vilket ännu i denna dag är bestående. Flygplantyperna S12 och S17 försvunno

(S9 hade utgått redan 1945) och kvar stodo endast Do24, T2, Tp47, i ett par ex. av vardera. Vid F2 uppsattes nu en flygräddningsgrupp (FRÄD), en radarskola (FRAS), en väderbiträdesskola (VÄDS), en förberedande fältflygskola (FÖFS) och en regional televerkstad (TV2), som på senare år utökats med en televerkstad för luftbevakningsmateriel (TVL). Flygverksamheten har allt mer kommit i bakgrunden och i dag finnas vid F2 endast 2 st. Tp47 (Catalina), 1 st. Tp45 (Beechcraft) och 1 st. Sk50 på flottörer. Under senhösten, när Hägernäsviken börjar frysa till, nedlägges flygverksamheten helt vid F2 och Catalinorna ombaseras till Bromma flygplats varifrån de återvända först efter islossningen i maj månad. Under vintern kan emellertid Hägernäsvikens is, som ofta når en tjocklek av över 50 cm, utnyttjas som landningsfält för mindre flygplan, vilket särskilt under den gångna vintern medfört en ganska livlig flygverksamhet, som kommenterats i dagspressen under rubriken "Europas längsta landningsbana".

## Kårens fredsorganisation.

Av det ovan sagda framgår att F2 icke är en vanlig flygflottilj. Krigsflygplan saknas ju helt och hållet och följaktligen finnas icke några flygande divisioner. Däremot är kårstaben sammansatt såsom vid en normalflottilj. Vi har avd. I som är centralexpedition och innefattar fotodetalj, bokförråd och trafikledare. Trafikledningen har faktiskt ganska stor betydelse trots den ringa flygverksamheten genom att den betjänar kringliggande flottiljer med radarföljning och intagning till landning. FV ende radartrafikledare finnes här. Avd. II saknas och väderprognoserna erhållas pr tel. från CEFYL i Stockholm. Avd. III/IV svarar för byggnader och intendenturmateriel (kläder och mat) samt bensin för flygplan och fordon. Avd. V sköter hälsan och avd. VI flygmaterielen, d. v. s. flygplan, motorer, bilar, båtar, vapen-, radio-, radar-, tele-, säkerhets- och snöröjningsmateriel m. m. Avd. VII saknas men en signaloff. ingår i avd. I. Signalmaterielen skötes huvudsakligen av avd. VI. Vidare finnas Mobiliseringsavdelningen och Kassaavdelningen med sina självklara uppgifter. Vid sidan av dessa kårstabsavdelningar finnas även de tidigare nämnda skolorna m. m. representerade i kårstaben. Då dessa äro av speciell natur och några motsvarigheter icke finnes vid någon

annan flottilj, torde det vara av visst intresse för läsarna att lära känna dem närmare.

## Flygvapnets Radarskola (FRAS).

### Historik.

Efter 2:a världskrigets slut började man räkna med radarn som en fjärde försvarsgren. Det svenska försvaret utrustades därför under de närmaste åren efter kriget med en hel del radarmateriel som köptes i utlandet. Vad vi emellertid inte kunde köpa var personal som skulle sköta dessa radarstationer. Utbildning av radarpersonal var ett brännande problem. I samband med organisationsändringen år 1948 uppsattes därför Flygvapnets radarskola vid F2.

Från början hade FRAS den relativt blygsamma uppgiften att utbilda 20 st. radartekniker och 250 st. värnpliktiga radarobservatörer och radarmekaniker per år, men behovet har vuxit med åren och FRAS har nu till uppgift att varje år utbilda följande personal:

### Operativ personal.

|  |     |
|--|-----|
| Värnpliktiga radarobservatörer ..                | 240 |
| Värnpliktiga chefsobservatörer ..                | 30  |
| Chefsobservatörer (fast anställda)               | 15  |
| Radartroppchefer .....                           | 10  |
| Radarövervakare (i luftförsvarscentral) .....    | 10  |
| Radarofficerare .....                            | 10  |
| Radarjaktstridsledare (delvis) ....              | 30  |
| Aspiranter i luftbevakningstjänst (delvis) ..... | 85  |
| Radartrafikledare (delvis) .....                 | 20  |
| Lottor i radartjänst .....                       | 15  |

### Teknisk personal.

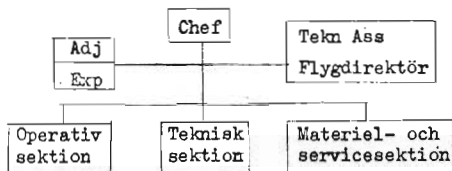
|   |     |
|---|-----|
| Extra flygtekniker .....                                      | 15  |
| Verkmästare, elmästare, flygtekniker och montörer, omskolning | 215 |
| Summa st/år   | 695 |

Dessa c:a 700 elever äro ej samtidigt på radarskolan, utan kursernas olika längd (från en vecka till tolv månader) gör att elever rycker ut eller in omkring 70 gånger per år; d. v. s. i medeltal var fjärde tjänstgöringsdag!

## Organisation.

För att detta digra utbildningsprogram skall kunna fullföljas, fordras en smidig organisation, som kan anpassas efter den ständigt förnyade materielen och en detaljerad planläggning betr. tidsfördelning, lärare, utbildningslokaler, undervisningsmateriel och exp.-tjänst.

Radarskolan är organiserad på tre sektioner enligt följande:



De operativa och tekniska sektionerna handha själva undervisningen, medan materiel och servicesektionen förser de bägge övriga med undervisningsmateriel.

Lärarpersonalen på den operativa sektionen utgöres av 3 officerare, 10 underofficerare och 4 underbefäl. En del av dessa äro trupputbildare, vars uppgifter är att meddela de 240 värnpliktiga radarobservatörerna deras grundläggande militärutbildning.

Den tekniska sektionens lärarpersonal är civilmilitär och civil.

Chef för den tekniska sektionen är en flygingenjör av 1. graden. För den teoretiska utbildningen har denne till hjälp fyra civila ingenjörer och för den praktiska utbildningen en verkställare, 13 elmästare och 6 flygtekniker.

Materiel- och servicesektionen ledes av en verkställare. Till sitt förfogande har han en underofficer, två elmästare och tio flygtekniker samt en förrådsman. Denna personal är uppdelad på en servicedetalj, en förrådsdetalj och en fordonsdetalj.

### Materiel.

Radarskolans materiel omfattar bl. a. ett femtiotal radarstationer. Dessutom finnes en förnämlig laborationsutrustning för praktisk utbildning i el- och radarteknik, till stor del konstruerad och byggd vid radarskolan.

Enklare verkstadsutrustning finnes inom materiel- och servicesektionen.

I skolans utrustning ingår även en fordonspark, bestående av ett trettiotal tunga, terränggående fordon.

För den operativa utbildningen finnes en alldeles speciell övningsanläggning som möjliggör verklighetstrogen utbildning i bl. a. radarluftbevakning och radarstridsledning av jaktförband med hjälp av syntetiska flygplanekon.

FRAS befinner sig för närvarande i kraftig utveckling och kräver ständigt ökade utrymmen, vilka ev. kunna komma att tillgodoses genom den nu aktuella bortflytningen av FÖFS och FRÄD från F2.

### Flygräddningsgruppen FRÄD.

Flygräddningstjänsten påbörjades redan 1945 och stadfästes av riksdagen 1948 då 3 st. flygplan typ Tp 47 (Consolidatet Vultee Catalina), tillfördes gruppen som dessförinnan hade Do 24 (Dornier) och T2 (Heinkel 115). T2-

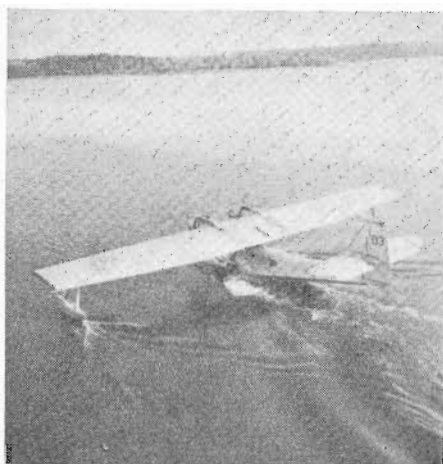
orna voro med i leken till 1950 och Do 24 till 1952. En av Catalinorna nedsköts den 16/6 1952 över Östersjön under spaning efter en försvunnen DC3, vilket väl de flesta läsarna fortfarande har i gott minne.

FRÄD:s uppgift är att undsätta nödställda flygplansbesättningar såväl ur flygvapnet som ur civilflyget i enlighet med ICAO:s bestämmelser. Under de nu gångna 10 åren av FRÄD:s verksamhet, har beredskap hållits dag och natt praktiskt taget utan uppehåll. Detta betyder att minst ett flygplan har varit berett att låta inom 30 minuter efter larm. På natten har beredskapstiden varit 60 minuter om icke särskilda omständigheter gjort att kortare tid anbefallts. Vid basen (F2 eller Bromma) finnes därför alltid en beredskapsbesättning och markpersonal som efter larm på högtalarna omedelbart varmkör och bemannar flygplanet.

FRÄD har även utfört ambulansflygningar för Stockholms skärgård med en Tp 78 (Norseman) som dock 1957 råkade brinna upp ute på Stora Värtan. Sedan dess utföras dock längre ambulansflygningar med Catalinorna, och åtskilliga transporter av njurpatienter från övre Norrland till den konstgjorda njuren i Lund ha ägt rum.

FRÄD har även fått en del ovanligare uppdrag såsom transport av personal för FN och Flygvapnet såväl inom som utom landet, fällning av förnödenheter till isolerade öar m. m. Personal ur FRÄD deltog i Antarktisexpeditionen 1951-1952 och 1957 var en Catalina med besättning baserad vid Spetsbergen för att undersöka möjligheterna att undsätta de vetenskapliga expeditionerna där uppe under det geofysiska året och utförde samtidigt flygfotograferingar av Spetsbergen för glaciologiskt och geologiskt ändamål.

Personalen vid FRÄD utgöres av 2 officerare, 12 underofficerare, 2 flygplanmästare, 15 flygtekniker och ca 16 värnpliktiga.



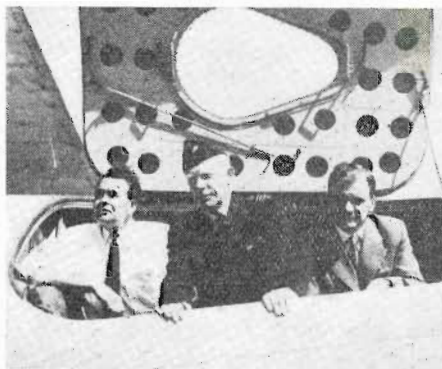
Tp 47, Catalina går ut på uppdrag.



Kårchefen, överstelöjtnant T. Sjölin.

### Flygvapnets Väderskola (VÄDS).

Sedan maj 1951 ha Flygvapnets värnpliktiga väderleksbiträden utbildats centralt vid F2. Antalet elever var ursprungligen ca 100 per år men är numera fördubblat. Kurstiden är 10 veckor och därför medhinnas endast 4 kurser per år. Elevantalet per kurs blir sålunda ca 50 man, som uppdelas på 2 st. parallellklasser.



Verkstadschefen Holmén, förrådsförvaltaren Rydkvist och kontorsskrivaren Sandlin i luckan på Catalina.

Utöver dessa 4 kurser för väderleksbiträden anordnas fr. o. m. 1958 årligen en väderleksunderbefälkurs om 5 veckor under försommaren. Till denna utbildning kommenderas från flottiljer ca 20 man av årets bästa väderleksbiträden. Personalen vid skolan utgöres av civilmilitär meteorolog, två meteorologassistenter, tre underbefäl (överfyrer) och två tekniska biträden.

### Förberedande Fältflygarskolan (FÖFS).

I samband med utökningen av Flygvapnet genom 1948 års riksdagsbeslut, upprättades en "stamflygförarskola" vid F2. Namnet ändrades 1950 till det nuvarande. Den fick till uppgift att meddela undervisning åt flygsinnade ungdomar med enbart folkskolan som grund, så att de skulle kunna tillgodogöra sig högre undervisning vid Krigsskolan i Ljungbyhed.

Kurstiden var till en början 6 månader men har ökat i etapper och är nu 12 månader från 1956.

Varje år intagas 180 st. nya elever i skolan fördelade på tre inryckningsgångar i mars, augusti och november. Före anställningen testas eleverna myc-



ket noggrant av uttagingskommissionen som består av manliga och kvinnliga psykologer, militärer m.fl. Avsikten är att på ett så tidigt stadium som möjligt söka utröna vederbörandes lämplighet som framtida *stridsflygare*.

Efter kontraktsskrivning på 7 år, börjar så skolgången där eleverna få läsa matematik, fysik, svenska, engelska, historia, geografi och från i år även biologi. Dessutom är behovet av fysisk fostran väl tillgodosett i form av gymnastik och idrott samt någon militärbildning. Kraven på eleverna äro ganska stora på grund av det stora programmet, som skall medhinnas och mellan 7 och 10 % av eleverna falla ifrån under läsåret. Dessa återgå till den civila marknaden. De övriga, som hittills endast sporadiskt fått medfölja i flygplan vid F2 och fått vistas en kort sommarvecka vid ett flygande förband, få nu gå vidare till en grundläggande flygutbildning (GFU) vid F5 under 10 månader, varefter de kallas för fältflygare. De fördelas nu på flottiljerna, ev. efter en kortare inflygningskurs på viss flygplanstyp, och genomgå där grundläggande flygslagsutbildning (GFSU). Vid kontraktstidens slut efter 6 år och 10 mån, bruka en del återgå till det civila livet medan andra gå in i Försvarets Läroverk för att läsa vidare till studentexamen och ev. bli officerare.

FÖFS framtid är något oviss. Kurs-tiden avses emellertid att ökas till 3 år och namnet att ändras till Flygvapnets läroverk, men huruvida det blir flyttnings 1962 till Herrevadskloster i Skåne eller F14 i Halmstad är ännu icke avgjort. Personalen vid skolan, 3 militära och 15 civila, väntar med spänning på höstens avgörande beslut.

### Materielavdelningen, avd. VI med TV2.

Alla ärenden beträffande flygmateriel handlägges vid avd. VI och denna instans har därför uteslutande privilegier och skyldigheter att ombesörja alla kontakter med bl. a. CFA och CVA. Därför torde Bergtrollets läsare ha ett större intresse för denna avdelning än för de övriga.

### Arbetsuppgifter.

Arbetsuppgifterna bestå främst i att underhålla kårens flygmateriel samt fast radio-, radar- och telemateriel, utplacerad på olika platser i östra mellansverige. Dessutom tillverkas här en hel del undervisningsmateriel för FF/IP räkning, som så småningom hamnar på flottiljer och centrala skolor. Dessa arbeten utföras efter FF/IP detaljerade anvisningar direkt till verkmästaren, vanligtvis utan ritningar. Resultatet blir åskådliga mekaniska och elektriska tavlor som visa funktionen av olika organ i de nya

flygplanstyperna såsom landställ, klaffar och stabilisatoromställning. Genomskurna reamotorer och tredimensionella modeller, som visa radarstationers strålningsdiagram, ingå också i tillverkningsprogrammet. Förutom radarskolans myckna materiel, finnes även inom F2 en radarstation för trafikledning, benämnd Stockholms Radar eller på sistone Hågernäs Radar, som på grund av att avd. VII saknas vid F2, måste tillses och justeras av personal ur kårverkstaden. Samma sak gäller de radiostationer, radiofyror m. m. som finnas inom F2.

Ett annat arbetsområde är kårens bilpark som förutom radarskolans ovan nämnda radarfordon består av ett 40-tal bilar, jeepar och traktorer samt 4 st. mopeder och 2 st. motorbåtar. Genom att kåringenjören även är bilofficer är han ansvarig både för fordonens användning och underhåll. Till sitt förfogande har han en garageförman och ca 10 st. värnpliktiga bilförare som även deltaga i fordonens rengöring, smörjning m. m.

För att hålla ordning på kårens egen flygmateriel, finnes flygförrådet, som också ingår i avd. VI och förestås av en förrådsförvaltare som är uppördsman och ansvarar för materielens mottagning, redovisning, förvaring och avsändande. Genom att F2 ligger nära FF får flygförrådet en mängd extra uppdrag därifrån, som bestå i att mer eller mindre tillfälligt förrådsförvara allehanda materiel såsom målflygplan, båtar, radarstationer, antennmaster, telefonapparater, verktygssatser m. m.

### Organisation och ekonomi.

Avd. VI organisation framgår kanske bäst av nedanstående tablå.

Som synes avviker organisationen väsentligt från en normalflottiljs avd. VI. Någon monteringsavdelning för flygplan finns inte, F2 har för övrigt bara kvar en enda flygplanmontör. Planer på att



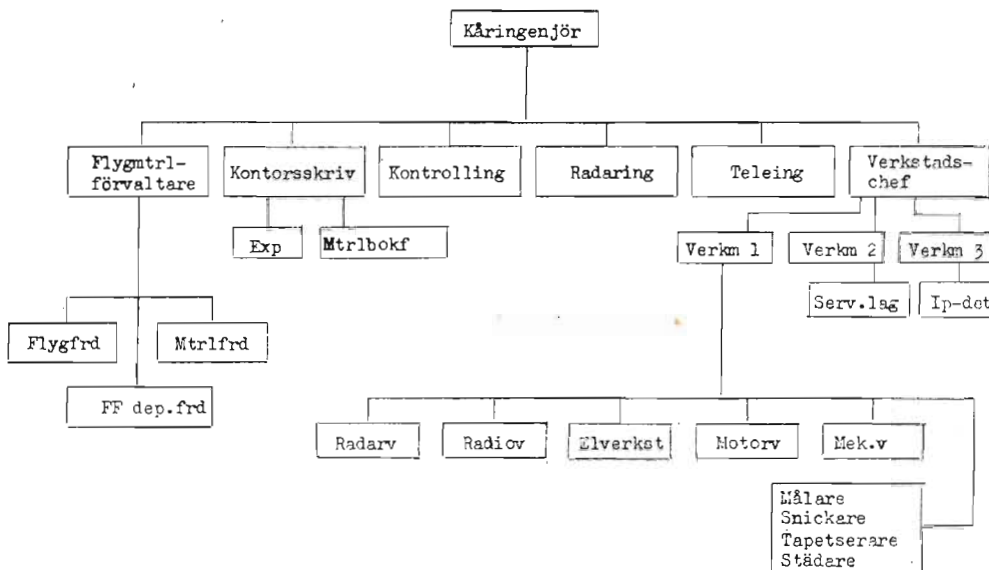
Förrådsförvaltaren A. Rydkvist har varit med vid F2 sedan 1926

insätta en monteringsavdelning finns emellertid, men den kommer då att handskas med radarstationer och TMR istället för fpl. Kontrollingenjören behöver icke heller ägna så värt mycken tid åt besiktning av kårens 4 st. flygplan utan besiktigar i stället motorfordon, båtar, lyftanordningar m. m. och är dessutom specialist på resning och nedtagning av antennmaster och säkerhetsbestämmelser. Han övervakar dessutom utbildningen av bilförare och föreslår utfärdande av förarbevis för dessa efter prövning.

Radar- och teleingenjörerna äro besiktningmän för sina resp. områden, lämna tekniska anvisningar för arbete-



Verkmästare Smedman, "Fackets" ordf. Nils Berglund och maskinarbetare Danielsson filosoferar över materielens förgänglighet.





*Verkstadschefen Holmén och FRÄD:s markstyrkechef diskuterar tillsyner contra översyner.*

na, för- och slutbesiktiga arbeten, delta i stor utsträckning i felsökning på och slutjustering av stationerna samt övervaka införandet av ändringar enligt TO.

Verkmästaren för servicelagen leder arbetena utom F2 och är ständigt på resande fot mellan arbetsplatserna och verkstaden för att se till att material och utbytesenheter kommer fram allt efter arbetenas fortskridande.

Hela personalstyrkan är ca 85 personer varav 26 st. är tjänstemän. Tjänstemännens avlöningar betalas av avlöningsanslaget för kåren eller av sakan-slag. I senare fallet kan en anställds lön delas upp så att t. ex. 25 % betalas av förrådsanslag på grund av att han delvis arbetar åt CFA filial vid F2 medan resten betalas av verkstadens omkostnadspålägg. Lönerna för verkstadens arbetare och tjänstemän debiteras verkstadens omkostnadskonto tillsammans med kostnader för elkraft, värme, verktyg, allmänna förnödenheter o. s. v. och återvinnes i form av ett omkostnadspålägg. Detta utgör f. n. kr 4:- per arbetstimma. F2 avd. VI arbetar icke med maskintimmespålägg i motsats till CVA. Sålunda föras t. ex. kostnaderna för underhåll av verkstadens fordon för servicelagen, 2 st. verkstadsbussar, 2 st. förrådsbussar, 2 st. stationsvagnar, 1 st. personbil, 2 st. jeepar och 3 st. mopeder direkt på titel 503, d. v. s. kårens anslag för flygmaterielunderhållet. Detta anslag utgör f. n. 1 milj. kr per år. Läggas härtil de belopp som tagas in genom räkningar till flottiljer, FF m. fl. på utförda arbeten, drygt 700.000:-kr, kommer årsomsättningen på titel 97661 upp i över 1,7 milj. kronor, vilket alltid måste passera karingenjörns granskande ögon eller åtminstone hans penna. Det är kontorsskrivarens lott att iordningställa alla räkningar till flottiljerna, FF, m. fl. samt att uppgöra bokföringslistor. Det kanske kan vara av intresse att veta att alla utgifter debi-

teras titel 97661 som är verkstadens titel, varefter medel återförs till denna titel från kunderna medelst räkningar och från titel 503 medelst bokföringslistor.

-//-